

5

10

**Verfahren und Vorrichtung zum Regeln der Fahrdynamik eines Fahrzeugs**

15 Die vorliegende Erfindung betrifft ein Verfahren zum Regeln der Fahrdynamik eines Fahrzeugs, bei dem eine Lenkbewegung nach Maßgabe einer Stellgröße vorgenommen wird, die in Abhängigkeit einer Abweichung zwischen einem Sollwert und einem Istwert einer Fahrzustandsgröße berechnet wird.

20

Die Erfindung betrifft zudem eine Vorrichtung zum Regeln der Fahrdynamik eines Fahrzeugs mit einer Regeleinheit, die aufgrund der Abweichung eines erfassten Istwertes einer Fahrzustandsgröße von einem vorgegebenen Sollwert eine 25 Stellgröße ermittelt, nach deren Maßgabe eine Lenkbewegung ausgeführt wird.

In Fahrzeugen eingesetzte ESP-Systeme zur Durchführung eines elektronischen Stabilitätsprogramms (ESP) gemäß dem 30 Stande der Technik greifen zur Stabilisierung des Fahrzeugs in ein Bremsensystem und in ein Verbrennungsmotormanagement ein. Durch die Eingriffe werden dabei Giermomente erzeugt, die einem Über- oder Untersteuern des Fahrzeugs und störende Gierbewegungen des Fahrzeugs verursachenden 35 Störmomenten entgegen wirken.

- 2 -

Ein Blockdiagramm eines solchen ESP-Systems ist in der Figur 1 gezeigt. Anhand eines von dem Fahrer 110 des Fahrzeugs 150 vorgegebenen Lenkwinkels  $\delta_{Drv}$  wird dabei von einer Recheneinheit 120 unter Zugrundelegung eines 5 Fahrzeugreferenzmodells ein Referenzwert  $\dot{\psi}_M$  für die Gierrate des Fahrzeugs 150 ermittelt. Dieser Referenzwert  $\dot{\psi}_M$  wird durch eine Regeleinheit 130 mit einem durch einen Gierratensor erfasssten Istwert  $\dot{\psi}$  der Gierrate verglichen. Übersteigt die Differenz zwischen dem Istwert 10 und dem Referenzwert  $\dot{\psi}_M$  einen vorgegebenen Schwellenwert, so werden in Abhängigkeit der Regelabweichung ein Satz  $P_{WhlRef}$  von radindividuellen Bremsdrücken und ein Motormoment  $u_{Mot}$  bestimmt und durch eine weitere Einheit 140 als Stellsignale an das Bremsensystem und das 15 Verbrennungsmotormanagement des Fahrzeugs 150 übermittelt.

Bei dem Regeleingriff wird ebenfalls die aktuelle Fahrsituation berücksichtigt, die anhand weiterer Informationen berechnet wird. Diese Informationen umfassen 20 beispielsweise den von dem Fahrer vorgegebenen Bremsdruck  $P_{Drv}$ , den Satz  $\omega_{Whl}$  der einzelnen Radgeschwindigkeiten, die Fahrzeugquerbeschleunigung  $a_y$  und optional den Satz  $P_{Whl}$  der radindividuellen Bremsdrücke und erlauben beispielsweise die Berechnung der Fahrzeuggeschwindigkeit. 25 Insbesondere der durch das ESP-System vorgenommene Bremseneingriff ist jedoch für den Fahrer als Fahrzeugverzögerung deutlich spürbar und kann deshalb aus Komfortgründen nur im fahrdynamisch kritischen Bereich 30 angewendet werden. Im unterkritischen Handlingbereich sind die bremsenbasierten Stelleingriffe nur bedingt akzeptabel.

- 3 -

Die vorgenommenen Motoreingriffe gehen mit störenden Lenkkraftschwankungen einher und bieten darüber hinaus aufgrund ihrer eingeschränkten Dynamik prinzipbedingt gar nicht das Potential, den Fahrer im Handlingbereich wirkungsvoll  
5 unterstützen zu können.

Es wurde bereits vorgeschlagen, eine Gierratenregelung auf der Grundlage von Eingriffen in das Lenksystem eines Fahrzeugs durchzuführen und durch zusätzliche, die  
10 Lenkbewegung des Fahrers überlagernde Lenkbewegungen ein Giermoment zu erzeugen, das dem Über- oder Untersteuern entgegenwirkt sowie Störmomente kompensiert.

Eine auf Lenkeingriffen basierende Gierratenregelung  
15 besitzt dabei das Potenzial dafür, den Fahrer auch bei unkritischen Fahrmanövern zu unterstützen, und so das Handling sowie insbesondere die Agilität des Fahrzeugs zu verbessern.

20 Voraussetzung dafür ist jedoch, dass die zusätzlichen Lenkbewegungen von dem Fahrer des Fahrzeugs nicht als störend wahrgenommen werden.

Der Erfindung liegt daher die Aufgabe zugrunde, bei einer  
25 Fahrdynamikregelung vorgenommene Lenkeingriffe möglichst harmonisch auf Lenkbewegungen des Fahrers abzustimmen.

Erfindungsgemäß wird diese Aufgabe durch ein Verfahren nach  
dem Patentanspruch 1 gelöst.

30 Erfindungsgemäß wird diese Aufgabe zudem durch eine Vorrichtung nach dem Patentanspruch 7 gelöst.

- 4 -

Vorteilhafte Weiterbildungen des Verfahrens sind Gegenstand der Ansprüche 2 bis 6.

Weiterbildungen der Vorrichtung sind Gegenstand des

5 Anspruchs 8.

Es ist dabei insbesondere vorgesehen, ein Verfahren zum Regeln der Fahrdynamik eines Fahrzeugs, bei dem eine Lenkbewegung nach Maßgabe einer Stellgröße vorgenommen 10 wird, die in Abhängigkeit einer Abweichung zwischen einem Sollwert und einem erfassten Istwert einer Fahrzustandsgröße berechnet wird, so durchzuführen, dass wenigstens ein Zugehörigkeitsgrad eines erfassten Wertes eines von einem Fahrer eingestellten Lenkwinkels und/oder 15 eines von dem Fahrer eingestellten Lenkwinkelgradienten zu einer vorgegebenen unscharfen Menge ermittelt wird und ein Wert der Stellgröße in Abhängigkeit des Zugehörigkeitsgrades verändert wird.

20 Bei der Stellgröße handelt es sich vorzugsweise um einen Lenkwinkel, der mittels einer sog. Überlagerungslenkung zusätzlich zu dem von dem Fahrer vorgegebenen Lenkwinkel an einem lenkbaren Rad des Fahrzeugs eingestellt wird.

25 Die Erfindung ermöglicht es, die Lenkvorgaben des Fahrers bei der Generierung der zusätzlichen Lenkbewegung zu berücksichtigen und die Lenkeingriffe zur Regelung der Fahrdynamik für den Fahrer komfortabler zu gestalten. Hierdurch wird es möglich, Regeleingriffe auch in 30 unkritischen Fahrsituationen vornehmen zu können und damit die Agilität des Fahrzeugs zu erhöhen.

Bei der Stellgröße handelt es sich vorzugsweise um einen Lenkwinkel, der mittels einer sog. Überlagerungslenkung

- 5 -

zusätzlich zu dem von dem Fahrer vorgegebenen Lenkwinkel an einem lenkbaren Rad des Fahrzeugs eingestellt wird.

Regeleingriffe zur Verbesserung der Agilität eines

5 Fahrzeugs sind dabei sowohl im Hinblick auf den Fahrspaß des Fahrers als auch im Hinblick auf die Fahrsicherheit sinnvoll und vorteilhaft:

Insbesondere bei Lenkvorgaben mit hohen

10 Lenkwinkelgradienten reagiert das Fahrzeug aufgrund der elastischen Fahrwerkselemente sowie seiner Trägheit verzögert. Dies wird von dem Fahrer als indirektes Reaktionsverhalten und als Einbuße des Fahrspässes empfunden. Bei Ausweichmanövern ist es zudem häufig zu 15 beobachten, dass ein Fahrer aufgrund des verzögerten Fahrzeugfolgeverhaltens zu große Lenkwinkel einstellt, so dass die verzögerte Fahrzeugreaktion heftiger ausfällt, als der Fahrer es erwartet, und das Fahrzeug instabil werden kann.

20 Vorteilhaft können anhand des erfindungsgemäßen Verfahrens nun autonome Lenkeingriffe zur Verbesserung der Agilität und des Folgeverhaltens eines Fahrzeugs durchgeführt und harmonisch auf das Verhalten des Fahrers abgestimmt werden.

25 Ein erfindungsgemäßer Vorteil besteht dabei insbesondere darin, dass die Lenkbewegungen des Fahrers entsprechend seiner subjektiven Wahrnehmung als "starke" oder "schwache" Lenkbewegungen mit "kleinen" oder "großen" Lenkwinkeln und 30 Lenkwinkelgradienten klassifiziert werden können.

Dies wird dadurch erreicht, dass die linguistischen Werte "klein" und "groß" durch unscharfe Mengen, sogenannte Fuzzy-Mengen, beschrieben werden. Die Zugehörigkeit eines

- 6 -

Wertes, beispielsweise eines Messwertes eines Lenkwinkelsensors zu einer Fuzzy-Menge, wird dabei durch den Zugehörigkeitsgrad des Wertes zu dieser Menge dargestellt, der sich als Funktionswert einer sogenannten 5 Zugehörigkeitsfunktion ergibt und Werte aus dem Intervall [0,1] annimmt.

Im Rahmen umfangreicher Fahrversuche hat sich gezeigt, dass zusätzliche Lenkeingriffe mit betragsmäßig großen 10 zusätzlichen Lenkwinkeln von dem Fahrer nicht toleriert werden, wenn er selbst gar nicht oder nur wenig über das Lenkrad in das Lenkgeschehen eingreift. Volle fahrdynamische Unterstützung seitens eines Fahrdynamikreglers muss dagegen in Fahrsituationen erfolgen, in denen der Fahrer 15 erheblichen Lenkaufwand leistet.

In einer sehr bevorzugten Durchführungsform des erfundungsgemäßen Verfahrens wird diesen Beobachtungen dadurch Rechnung getragen, dass die Stellgröße aufgrund 20 einer Fuzzy-Regel verändert wird, derzufolge der Wert der Stellgröße verringert wird, wenn der Betrag des von dem Fahrer eingestellten Lenkwinkels und der Betrag des von dem Fahrer eingestellten Lenkwinkelgradienten "klein" sind.

25 Zweckmäßigerweise werden in dieser Durchführungsform daher die Zugehörigkeitsgrade der erfassten Werte des von dem Fahrer eingestellten Lenkwinkels und des von dem Fahrer eingestellten Lenkwinkelgradienten zu einer Menge "kleiner" Lenkwinkel beziehungsweise "kleiner" Lenkwinkelgradienten 30 bestimmt. Dies wird vorzugsweise anhand von geeigneten linksseitig berandeten Zugehörigkeitsfunktionen durchgeführt, durch die insbesondere dem Wert Null für den

- 7 -

Lenkwinkel beziehungsweise den Lenkwinkelgradienten der Zugehörigkeitsgrad Eins zugeordnet wird.

Die Konklusion der Fuzzy-Regel wird vorzugsweise dadurch

5 realisiert, dass der Wert der Stellgröße mit einem geeignet aus den Zugehörigkeitsgraden gebildeten Faktor multipliziert wird, so dass keine Defuzzifizierung der Stellgröße vorgenommen werden muss.

10 Eine besonders gute Anpassung der zusätzlichen Lenkbewegung an das Lenkverhalten des Fahrers wird zudem erreicht, wenn auch bei geringen Werten des von ihm eingestellten Lenkwinkelgradienten, nicht jedoch bei geringen Lenkwinkeln, eine zusätzliche Lenkbewegung ausgeführt wird.

15 Daher ist es vorteilhaft vorgesehen, dass die Menge "kleiner" Lenkwinkel im Gegensatz zu der Menge "kleiner" Lenkwinkelgradienten keine Toleranz aufweist.

20 Eine weitere bevorzugte Durchführungsform des erfindungsgemäßen Verfahrens zeichnet sich dadurch aus, dass neben der Anpassung der Lenkeingriffe an das Lenkverhalten des Fahrers eine Anpassung an die Fahrzeuggeschwindigkeit durchgeführt wird.

25 Es wurde festgestellt, dass fahrdynamische Eingriffe in die Lenkung bei sehr "niedrigen" Geschwindigkeiten nahezu wirkungslos sind und daher unterbleiben können. Bei sehr "hohen" Geschwindigkeiten sind "geringe" Lenkbewegungen 30 probat, um keine Instabilitäten des Fahrzeugs hervorzurufen.

In einer weiteren bevorzugten Durchführungsform des erfindungsgemäßen Verfahrens ist es daher vorgesehen, dass

- 8 -

der Wert der Stellgröße in Abhängigkeit eines erfassten Wertes einer Fahrzeuggeschwindigkeit verändert wird.

Vorzugsweise wird dabei der Wert der Stellgröße insbesondere in Abhängigkeit des Zugehörigkeitsgrades des erfassten Wertes der Fahrzeuggeschwindigkeit zu einer Menge "mittlerer" Geschwindigkeiten verändert.

Durch eine geeignete Wahl der Zugehörigkeitsfunktion der Menge "mittlerer" Geschwindigkeiten kann dabei vorteilhaft erreicht werden, dass die zusätzliche Lenkbewegung vollständig unterdrückt wird, wenn der erfasste Wert der Fahrzeuggeschwindigkeit unterhalb eines ersten Grenzwertes oder oberhalb eines zweiten Grenzwertes liegt.

Neben dem beschriebenen Verfahren schafft die Erfindung zudem eine vorteilhafte Vorrichtung zur Durchführung des Verfahrens.

Die Vorrichtung zum Regeln der Fahrdynamik eines Fahrzeugs mit einer Regeleinheit, die aufgrund der Abweichung eines erfassten Istwerts einer Fahrzustandsgröße von einem vorgegebenen Sollwert eine Stellgröße ermittelt, nach deren Maßgabe eine Lenkbewegung ausgeführt wird, zeichnet sich insbesondere dadurch aus, dass sie eine Fuzzy-Logikeinheit zum Ermitteln des Zugehörigkeitsgrades eines Wertes des von dem Fahrer eingestellten Lenkwinkels zu einer unscharfen Menge "kleiner" Lenkwinkel und eines Zugehörigkeitsgrades eines von dem Fahrer eingestellten Lenkwinkelgradienten zu einer unscharfen Menge "kleiner" Lenkwinkelgradienten und zum Verändern eines Wertes der Stellgröße anhand einer Verknüpfung der Zugehörigkeitsgrade enthält.

- 9 -

In einer bevorzugten Ausgestaltung umfasst die Vorrichtung zudem eine Logikeinheit zum Ermitteln eines Zugehörigkeitsgrades eines erfassten Wertes der Fahrzeuggeschwindigkeit zu einer unscharfen Menge "mittlerer" Geschwindigkeiten und 5 zum Verändern des Wertes der Stellgröße in Abhängigkeit dieses Zugehörigkeitsgrades.

Weitere Vorteile und zweckmäßige Weiterbildungen der Erfindung ergeben sich aus den Unteransprüchen der 10 folgenden Beschreibung bevorzugter Ausführungsbeispiele anhand der Figuren.

Von den Figuren zeigt:

15 Fig. 1 Ein Blockdiagramm eines ESP-Systems nach dem Stande der Technik,

Fig. 2 ein Blockdiagramm eines ESP-Systems mit integrierter erfindungsgemäßer Vorrichtung,

20 Fig. 3a ein Diagramm mit dem zeitlichen Verlauf der Referenzgierrate und der Ist-Gierrate,

25 Fig. 3b ein weiteres Diagramm mit dem zeitlichen Verlauf der Referenzgierrate und der Ist-Gierrate,

Fig. 4 ein Blockdiagramm der erfindungsgemäßen Vorrichtung,

30 Fig. 5 die Zugehörigkeitsfunktion der Menge "mittlerer" Fahrzeuggeschwindigkeiten,

Fig. 6 ein Blockdiagramm einer Logikeinheit,

- 10 -

Fig. 7a ein Diagramm mit der Zugehörigkeitsfunktion der Menge "kleiner" Lenkwinkel,

5 Fig. 7b ein Diagramm mit der Zugehörigkeitsfunktion der Menge "kleiner" Lenkwinkelgradienten und

Fig. 8 ein Diagramm mit einer Hysteresekurve.

10 Das in der Figur 2 dargestellte Blockdiagramm eines ESP-Systems mit integrierter erfindungsgemäßer Vorrichtung weist übereinstimmend mit dem eingangs beschriebenen ESP-System nach dem Stand der Technik eine Einheit 220 zum Berechnen einer SollGierrate  $\dot{\psi}_M$  einen Gierratenregler 230 zum Berechnen einer Stellgröße in Abhängigkeit des Ergebnisses des Vergleichs der Differenz der erfassten Ist-Gierrate  $\dot{\psi}$  und der Sollgierrate  $\dot{\psi}_M$  mit einem Schwellenwert und eine Einheit 240 zum Übertragen der Stellsignale  $P_{whlRef}$  und  $u_{Mot}$  an das Bremsensystem und das Motormanagement des Fahrzeugs 250 auf.

Eingangsgrößen für das System sind ebenfalls der von einem Fahrer 210 vorgegebene Bremsdruck  $P_{drv}$ , der von dem Fahrer 210 vorgegebene Lenkwinkel  $\delta_{drv}$ , die gemessene Ist-Gierrate  $\dot{\psi}$  des Fahrzeugs 250, die gemessene Querbeschleunigung  $a_y$ , der Satz  $\omega_{whl}$  der Radgeschwindigkeiten und der Satz  $P_{whl}$  der radindividuellen Bremsdrücke des Fahrzeugs 250.

30 Die bekannte Vorrichtung wird erfindungsgemäß durch die Regeleinheit 260, die Logikeinheiten 270 und 280 sowie eine Überlagerungslenkung 290 ergänzt. Die Ausgangsgrößen der erfindungsgemäß erweiterten Vorrichtung sind der Satz

- 11 -

$P_{whlRef}$  der radindividuellen Bremsdrücke, das Motormoment  $u_{Mot}$  und zusätzlich ein an den lenkbaren Rädern des Fahrzeugs 250 bzw. ein vor dem Lenkgetriebe der Lenkung des Fahrzeugs 250 einzustellender Lenkwinkel  $\delta_{whl}$ .

5 Durch die Überlagerungslenkung 290 wird die von dem Fahrer 210 des Fahrzeugs 250 initiierte Lenkbewegung mit einer zusätzlichen Lenkbewegung nach Maßgabe eines Zusatzlenkwinkel  $\Delta\delta_{zus}$  überlagert.

10 Der vor einem Lenkgetriebe des Fahrzeugs 250, beispielsweise an einem Lenkritzel einer Zahnstangenlenkung auftretende Lenkwinkel  $\delta_{whl}$ , ergibt sich dabei aus der Summe des von dem Fahrer vorgegebenen Lenkwinkels  $\delta_{Drv}$  und des 15 Zusatzlenkwinkels  $\Delta\delta_{zus}$  und wird durch das Lenkgetriebe an die lenkbaren Räder des Fahrzeugs 250 übertragen. Dabei stellt das Lenkgetriebe eine Lenkübersetzung  $i$  zur Verfügung, so dass sich ein Lenkwinkel von  $\delta_{whl}/i$  an den lenkbaren Rädern des Fahrzeugs 250 ergibt.

20 Die Überlagerungslenkung 290 besitzt einen elektromechanischen Aktuator, der über ein Getriebe in den Lenkstrang einer konventionellen hydraulischen oder elektrischen Servolenkung eingreift. Bei dem Getriebe kann 25 es sich beispielsweise um ein Planetengetriebe handeln, bei dem das Lenkritzel durch die Eingriffe des Aktuators gegenüber dem Lenkrad verdreht werden kann.

Zusätzliche Lenkbewegungen können jedoch ebenfalls in einem 30 sogenannten Steer-by-Wire-Lenksystem erzeugt werden, bei dem eine mechanische Verbindung zwischen Lenkrad und Lenkgetriebe durch elektromechanische Verbindungen ersetzt

- 12 -

ist. Ein derartiges Lenksystem eignet sich daher ebenfalls für einen Einsatz im Rahmen der Erfindung.

Darüber hinaus kann die Überlagerungslenkung 290 mit der 5 Funktion einer frei wählbaren Lenkübersetzung  $i$  zwischen der Fahrervorgabe  $\delta_{Drv}$  und dem Radeinschlagswinkel ausgerüstet sein.

Diese Funktion kann durch die Einheit 300 ausgeführt 10 werden, um beispielsweise eine geschwindigkeitsabhängige Lenkübersetzung  $i$  zu realisieren, bei der im unteren Geschwindigkeitsbereich eine sehr direkte Übersetzung  $i$  eingestellt wird, um dem Fahrer das Manövriren zu erleichtern, und im oberen Geschwindigkeitsbereich eine 15 sehr indirekte Übersetzung gewählt wird, um einen störungsfreien Geradeauslauf des Fahrzeugs 250 zu gewährleisten.

Die Einheit 300 berechnet dafür den Lenkwinkel  $\delta_{VARI} = \dot{\delta}_{VARI}$ . 20  $\delta_{Drv}$  anhand eines geschwindigkeitsabhängigen Faktors  $\dot{\delta}_{VARI}$  und überträgt diesen an den Aktuator der Überlagerungslenkung 290, der einen Lenkwinkel  $\delta_{whi}$  an dem Lenkgetriebe einstellt, welcher der Summe aus dem Lenkwinkel  $\delta_{VARI}$  und dem Zusatzlenkwinkel  $\Delta\delta_{zus}$  entspricht.

Vorzugsweise geht die Erfindung von einem Fahrzeug 250 mit 25 vier an zwei Achsen angeordneten Rädern aus. Lenkeingriffe können dabei sowohl an der Vorderachse als auch an der Hinterachse oder an beiden Achsen des Fahrzeugs 250 gleichzeitig vorgenommen werden.

Autonome Lenkeingriffe zur Verbesserung der Agilität eines 30 Fahrzeugs 250 sind zur Erhöhung der Fahrsicherheit und des

- 13 -

Fahrspaßes für den Fahrer 210 sinnvoll und verbessern das Fahrzeugfolgeverhalten, das insbesondere bei Lenkvorgaben mit großen Lenkwinkelgradienten  $\dot{\delta}_{drv}$  wegen der Elastizität von Fahrwerkelementen wie Reifen und Gummilagern sowie der 5 Fahrzeugträgheit aufgrund der Trägheitsmomente bzgl. der Hoch- und Längsachse verzögert ist.

Eine dem durch den Fahrer 210 vorgegebenen Lenkwinkel  $\dot{\delta}_{drv}$  entsprechende Soll- bzw. Wunsch-Fahrzeuggierrate  $\dot{\psi}_M$  wird 10 in dem Diagramm in der Figur 3a mit der verzögerten Fahrzeug-Istgierrate  $\dot{\psi}$  verglichen.

Anhand der Figur wird dabei deutlich, dass ein Phasenverzug  $\Delta t$  in der Fahrzeugreaktion besteht. Bezuglich der Agilität 15 wird dies von dem Fahrer 210 des Fahrzeugs 250 als indirektes Reaktionsverhalten und damit als Einbuße beim Fahrspaß empfunden.

Der Phasenverzug  $\Delta t$  in der Fahrzeugreaktion kann aber auch 20 zu sicherheitskritischen Situationen führen. Muss ein Fahrer 210 zum Beispiel einem Hindernis schnell ausweichen, tendiert er in der Regel aufgrund des verzögerten Fahrzeugfolgeverhaltens zum "Überlenken", um zu einem Zeitpunkt  $t_0$  am Fahrzeug 250 den gewünschten Wert  $\dot{\psi}_0$  für 25 die Gierrate  $\dot{\psi}$  einzustellen. Tritt dann die volle sich infolge der Fahrervorgabe ergebende Fahrzeugreaktion zu der Zeit  $t_0 + \Delta t$  ein, ist sie viel heftiger als der Fahrer es erwartet, so dass dieser oft die Kontrolle über das Fahrzeug verliert. In dem Diagramm in der Figur 3b ist 30 dabei die Gierratenüberhöhung  $\Delta \dot{\psi}$  gezeigt, die sich infolge eines "Überlenkens" ergibt.

- 14 -

Bei der vorstehend beschriebenen Vorrichtung zur Verbesserung des Fahrzeugfolgeverhaltens wird die innerhalb des ESP-Steuergerätes 220 in dem Fahrzeugreferenzmodell berechnete Sollgierrate  $\dot{\psi}_M$ , die sich aufgrund des von dem 5 Fahrer 210 vorgegebenen Lenkwinkels  $\delta_{drv}$  für das Fahrzeug 250 ergeben sollte, zur Berechnung des Zusatzlenkwinkels  $\Delta\delta_{zus}$  übernommen.

Das Fahrzeugsollverhalten wird von einem Fahrzeughersteller 10 entsprechend seiner Philosophie festgelegt und in Form von Softwareparametern in der Einheit 220 abgelegt.

Bei Durchführung der Fahrdynamikregelung wird das tatsächliche Fahrzeugfolgeverhalten während der Fahrt 15 permanent durch einen Gierratensor überwacht, der die aktuelle Fahrzeug-Istgierrate  $\dot{\psi}$  ermittelt.

Abhängig von der Regelabweichung  $e$  zwischen Soll- und Istreaktion wird ein Zusatzlenkwinkel  $\Delta\delta_{zus}$  berechnet. Mittels 20 der Überlagerungslenkung 290 wird dann die durch den Fahrer 210 des Fahrzeugs 250 initiierte Lenkbewegung mit einer zusätzlichen Lenkbewegung nach Maßgabe des Zusatzlenkwinkels  $\Delta\delta_{zus}$  überlagert, so dass sich vor dem Lenkgetriebe des Fahrzeugs ein Lenkwinkel  $\delta_{whl}$  ergibt, 25 welcher der Summe des von dem Fahrer 210 eingestellten Lenkwinkels  $\delta_{drv}$  und des Zusatzlenkwinkels  $\Delta\delta_{zus}$  entspricht.

Falls eine variable, beispielsweise 30 geschwindigkeitsabhängige, Lenkübersetzung im Systemverbund integriert ist, wird nicht der von dem Fahrer 210 eingestellte Lenkwinkel  $\delta_{drv}$ , sondern der mit einem Übersetzungsfaktor  $\ddot{v}_{vari}$  multiplizierter Wert  $\delta_{vari}$  mit dem Zusatzlenkwinkel  $\Delta\delta_{zus}$  addiert.

- 15 -

Zur Bestimmung des Zusatzlenkwinkels  $\Delta\delta_{zus}$  sind die drei Blöcke 260, 270 und 280 vorgesehen, die in der Figur 4 noch einmal dargestellt sind und im Folgenden genauer

5 beschrieben werden.

Die Eingangsgröße der Einheit 260 ("Adaptive Controller") stellt die Regelabweichung  $e$  zwischen der Referenzgierrate  $\dot{\psi}_M$  der gemessenen Fahrzeug-Istgierrate  $\dot{\psi}$  dar, die als

10 Differenz zwischen diesen beiden Größen durch einen Subtrahierer 310 berechnet wird. Die Einheit 260 beinhaltet einen Regler zum Berechnen einer Stellgröße  $u$ , bei dem es sich vorzugsweise um einen Portionalregler mit Differenzialanteil (PD-Regler) handelt.

15 Dieser berechnet die Stellgröße  $u$  gemäß der Zeitfunktion,  
$$u = K \cdot e + T_d \cdot \dot{e}$$
 wobei  $\dot{e}$  die zeitliche Ableitung der Abweichung  $e$  darstellt.

20 Die Reglerparameter  $K$  und  $T_d$  sind dabei nicht fest vorgegeben, sondern lassen sich durch einen Adapptionsmechanismus dem aktuellen Fahrzustand anpassen. Beispielsweise kommen unterschiedliche Reglerparametersätze

25 RP für den unkritischen und den kritischen Fahrbereich zum Einsatz. Es kann ebenfalls eine Anpassung an den Beladungszustand des Fahrzeugs 250 vorgenommen werden.

Der nachfolgende Block 270 ("Consideration of vehicle 30 velocity") passt das durch den Block 260 berechnete Stellsignal  $u$  an die aktuelle Fahrzeuggeschwindigkeit  $v_{veh}$  an, deren Wert aus den Messsignalen der Raddrehzahlsensoren bestimmt wird.

- 16 -

Es wurde festgestellt, dass fahrdynamische Eingriffe in die Lenkung bei sehr niedrigen Geschwindigkeiten nahezu wirkungslos sind und bei hohen Geschwindigkeiten reduziert werden müssen, um keine Instabilitäten des Fahrzeugs

5 hervorzurufen.

Daher wird in einem ersten Schritt der Zugehörigkeitsgrad  $\lambda_v$  des aktuellen Werts der Fahrzeuggeschwindigkeit  $v_{veh}$  zu einer Menge "mittlerer" Geschwindigkeiten ermittelt. Die 10 Zugehörigkeitsfunktion  $\lambda_v$  als deren Funktionswerte sich die Zugehörigkeit  $\lambda_v$  ergeben, ist in dem Diagramm in der Figur 5 dargestellt.

Es handelt sich dabei um eine trapezförmige 15 Zugehörigkeitsfunktion  $\lambda_v$ : Liegt der Wert der Fahrzeuggeschwindigkeit  $v_{veh}$  unterhalb des Wertes  $v_{low}$  oder oberhalb des Wertes  $v_{high}$ , so ergibt sich ein Zugehörigkeitsgrad von  $\lambda_v = 0$ . Die Parameter  $v_{low}$  und  $v_{high}$  nehmen dabei beispielsweise Werte von 30 km/h und 200 km/h 20 an. Volle Zugehörigkeit mit dem Zugehörigkeitsgrad  $\lambda_v = 1$  zu der Menge "mittlerer" Geschwindigkeiten liegt dagegen vor, wenn die Fahrzeuggeschwindigkeit  $v_{veh}$  Werte zwischen  $v_{n1}$  und  $v_{n2}$  annimmt.

25 Die vorgenannte Feststellung bezüglich der Wirksamkeit der Lenkeingriffe führt zu der Fuzzy-Regel "WENN die Fahrzeuggeschwindigkeit  $v_{veh}$  "klein" oder "groß" ist, DANN nimmt die Stellgröße u den Wert  $u = 0$  an".

30 Die Konklusion der Regel wird in einem zweiten Schritt in einfacher Weise dadurch realisiert, dass das Stellsignal u mit dem in dem ersten Schritt ermittelten

- 17 -

Zugehörigkeitsgrad  $\lambda_v$  multipliziert wird. Ausgangsgröße der Einheit 270 ist somit das Signal  $u_v$  mit

$$u_v = \lambda_v \cdot u$$

- 5 Das Signal  $u_v$  wird dann durch die Einheit 280 ("Activation Logic") bearbeitet, die sich aus zwei nichtlinearen Blöcken 330 und 340 zusammensetzt und in dem Blockdiagramm in der Figur 6 veranschaulicht ist.
- 10 Der Block 330 gewichtet sein Eingangssignal  $u_v$  entsprechend den Lenkaktivitäten des Fahrers 210 und generiert die kontinuierliche Zwischengröße  $u_{fuz}$ . Anhand einer nicht linearen Hysteresefunktion  $u_{dig}$  wird in dem Block 340 dann ein digitales Signal  $u_{dig}$ , welches nur die Werte Null und 15 Eins annehmen kann, berechnet, das mit dem Signal  $u_{fuz}$  verknüpft wird, um den Zusatzlenkwinkel  $\Delta\delta_{zus}$  zu bestimmen.

Im Rahmen umfangreicher Fahrversuche hat sich gezeigt, dass Lenkeingriffe mit betragsmäßig großen Zusatzlenkwinkeln 20  $\Delta\delta_{zus}$  von dem Fahrer 210 nicht toleriert werden, wenn er selbst gar nicht oder nur wenig über das Lenkrad in das Lenkgeschehen eingreift. Volle fahrdynamische Unterstützung seitens des Dynamikreglers muss dagegen in Fahrsituationen erfolgen, bei denen der Fahrer 210 erheblichen Lenkaufwand 25 leistet. Um die externen Lenkeingriffe des Regelsystems im Hinblick hierauf für den Fahrer 210 komfortabel zu gestalten, werden die Lenkvorgaben des Fahrers 210 daher bei der Generierung des Zusatzlenkwinkels  $\Delta\delta_{zus}$  berücksichtigt.

30

Der Lenkaufwand ist hierbei durch den Betrag  $|\delta_{drv}|$  des von dem Fahrer 210 eingestellten Lenkwinkels  $\delta_{drv}$  und dem Betrag

- 18 -

$|\delta_{Drv}|$  des von dem Fahrer 210 eingestellten Lenkwinkelgradienten  $\dot{\delta}_{Drv}$  charakterisiert.

Ähnlich der Vorgehensweise bei der Anpassung der Stellgröße 5  $u$  an die Fahrzeuggeschwindigkeit  $v_{veh}$  erfolgt auch die Berechnung der Zwischengröße  $u_{fuz}$  durch den Block 330 anhand einer Fuzzy-Regel. Sie lautet hier:

"WENN der Betrag  $|\delta_{Drv}|$  des von dem Fahrer eingestellten 10 Lenkwinkels  $\delta_{drv}$  "klein" ist UND der Betrag  $|\dot{\delta}_{Drv}|$  des von dem Fahrer eingestellten Lenkwinkelgradienten  $\dot{\delta}_{Drv}$  "klein" ist, DANN ist auch die Größe  $u_{fuz}$  "klein"."

Diese Regel formuliert kurz und prägnant die zuvor 15 beschriebenen Notwendigkeiten für die betragsmäßige Bestimmung des Zusatzlenkwinkels  $\Delta\delta_{zus}$ . Der linguistische Wert "klein" für die Beträge  $|\delta_{Drv}|$  und  $|\dot{\delta}_{Drv}|$  wird hierbei jeweils wiederum durch eine Fuzzy-Menge beschrieben.

20 Die Zugehörigkeitsfunktion  $\lambda_1$  der Menge "kleiner" Beträge  $|\delta_{Drv}|$  ist in dem Diagramm in der Figur 7a dargestellt. Das Diagramm in der Figur 7b zeigt die Zugehörigkeitsfunktion  $\lambda_2$  der Menge "kleiner" Beträge  $|\dot{\delta}_{Drv}|$ .

25 Es handelt sich dabei um linksseitig berandete Zugehörigkeitsfunktionen: Ein von Null verschiedener Zugehörigkeitsgrad  $\lambda_1$  zu der Menge "kleiner" Beträge  $|\delta_{Drv}|$  ergibt sich nur dann, wenn der Betrag  $|\delta_{Drv}|$  des von dem Fahrer 210 eingestellten Lenkwinkels  $\delta_{Drv}$  kleiner als ein 30 Wert  $\delta_2$  ist, und ein Zugehörigkeitsgrad von  $\lambda_1 = 1$  liegt vor, wenn der Betrag  $|\delta_{Drv}|$  des von dem Fahrer 210 eingestellten Lenkwinkels  $\delta_{Drv}$  kleiner als ein Wert  $\delta_1$  ist. Die

- 19 -

Parameter  $\delta_1$  und  $\delta_2$  nehmen beispielsweise Werte von  $5^\circ$  und  $15^\circ$  an.

Die Zugehörigkeitsfunktion  $\lambda_2$  wird als linksseitig  
 5 berandete dreiecksförmige Zugehörigkeitsfunktion angegeben.  
 Ein von Null verschiedener Zugehörigkeitsgrad  $\lambda_2$  ergibt  
 sich nur dann, wenn der von dem Fahrer 210 eingestellte  
 Lenkwinkelgradient  $\dot{\delta}_{Drv}$  betragsmäßig kleiner als ein Wert  
 10  $\dot{\delta}_1$  ist, und ein Zugehörigkeitsgrad von  $\lambda_2 = 1$  liegt nur für  
 $\dot{\delta}_{Drv} = 0$  vor.

Sind die Zugehörigkeitsgrade  $\lambda_1$  und  $\lambda_2$  durch den Block 330  
 festgestellt worden, wird im nächsten Schritt die UND-  
 Operation der vorgenannten Regel nachgebildet. Dafür werden  
 15 die Zugehörigkeitsgrade  $\lambda_1$  und  $\lambda_2$ , wie es in der Fuzzy-  
 Logik üblich ist, durch eine Minimum-Operation verknüpft.  
 Es wird dabei die Größe  $\lambda$  durch

$$\lambda = \min\{\lambda_1, \lambda_2\}$$

berechnet.

20 Liegt der Wert von  $\lambda$  nahe dem Wert Eins, bedeutet das, dass  
 der fahrerseitige Lenkaufwand gering ist und die  
 Bedingungen für eine erhebliche Abschwächung des  
 Stellsignals  $u_v$  erfüllt sind. Bewegt sich der Wert von  $\lambda$   
 25 dagegen um den Wert Null, leistet der Fahrer erheblichen  
 Lenkaufwand, und der Zusatzlenkwinkel  $\Delta\delta_{zus}$  soll in vollem  
 Maße aufgebracht werden.

Die Größe  $u_{fuz}$  wird somit in der folgenden Weise berechnet:

$$30 \quad u_{fuz} = u_v \cdot (1 - \lambda)$$

zur Bestimmung des einzustellenden Zusatzlenkwinkels  $\Delta\delta_{zus}$   
 wird das Signal  $u_{fuz}$  schließlich durch den Block 340

- 20 -

bearbeitet. Dieser bestimmt die Größe  $u_{dig}$  anhand der in der Figur 8 dargestellten Hysteresekurve aus dem Signal  $u_{fuz}$  und der Zusatzlenkwinkel  $\Delta\delta_{zus}$  wird nachfolgend durch Multiplikation der Stellgröße  $u_{fuz}$  mit der Größe  $u_{dig}$  bestimmt. Dies wird von einem Multiplikator 350 vorgenommen.

Übersteigt das Eingangssignal  $u_{fuz}$  des Blocks 340 einen Wert  $u_2$ , ist das Ausgangssignal  $u_{dig} = 1$  und behält diesen Wert solange, bis  $u_{fuz}$  kleiner als ein Wert  $u_1$  wird.

Das Signal  $u_{dig}$  stellt somit ein zusätzliches Anforderungssignal, ein sogenanntes Request-Flag dar, durch das eine zusätzliche Bewertung der Stellanforderungen vorgenommen wird. Insbesondere werden dabei sehr kleine Stellanforderungen, für die sich ein Wert von  $u_{dig} = 0$  ergibt, hart weggeblendet und führen zu keinerlei Aktuatoraktivität innerhalb der Überlagerungslenkung 290.

Diese Maßnahme reduziert den Stellaufwand des Aktuators und hat bei Stellsystemen mit haptischen Rückwirkungen auf das Lenkrad den Vorteil, dass sich das Lenkgefühl für den Fahrer 210 erheblich verbessert. Kleine, für die Dynamik des Fahrzeugs 250 eher vernachlässigbare Zusatzlenkeingriffe werden völlig unterdrückt und somit von dem Fahrer nicht als störende Momentschwankungen am Lenkrad empfunden.

Der durch Multiplikation von  $u_{dig}$  und  $u_{fuz}$  berechnete Wert  $\Delta\delta_{zus}$  wird schließlich als Stellanforderung zu dem Aktuator der Überlagerungslenkung 290 gesendet. Er stellt damit die Ausgangsgröße der beschriebenen Vorrichtung dar.

Durch die von dem Regelsystem berechneten externen Lenkeingriffe wird der Fahrer 210 bei seiner

- 21 -

Kursführungsaufgabe im unterkritischen Fahrbereich wirkungsvoll unterstützt. Die Agilität des Fahrzeugs wird erhöht und ein Überreißen der Lenkung bzw. bei Ausweichmanövern wird verhindert.

5 Durch die harmonische Abstimmung der einzelnen Regelungskomponenten und die Anpassung des Lenkeingriffs an die Fahrzeuggeschwindigkeit  $v_{veh}$  und insbesondere an die Aktivitäten des Fahrers 210 bleibt der erzeugte

10 Zusatzlenkeingriff von dem Fahrer 210 unbemerkt und beeinträchtigt ihn nicht. Eine erhöhte Lenknervosität durch den Handlingregler wird zudem durch intelligente Aktivierungsmechanismen verhindert.

15 In kritischen Fahrsituationen können die erfindungsgemäßen Lenkeingriffe mit herkömmlichem Bremsen und Motoreingriffen eines ESP-Systems kombiniert werden, um diese besser bewältigen zu können als durch Bremsen- und Motoreingriffe allein.

20 Durch die Lenkeingriffe werden diese Eingriffe erst später notwendig.

25 Die Erfindung stellt somit ein vorteilhaftes, gierratenbasiertes Regelsystem bereit, mit dem anhand von Fahrervorgaben und der sensorisch erfassten Fahrzeugreaktion Zusatzlenkwinkel  $\Delta\delta_{zus}$  in unkritischen Fahrsituationen berechnet werden können, die das Fahrzeugfolgeverhalten für den Fahrer 210 spürbar verbessern.

30 Die erfindungsgemäßen Vorteile beinhalten dabei sowohl eine Komforterhöhung, insbesondere eine Erhöhung der Agilität, als auch eine höhere Sicherheit für das Fahrzeug 250.

**Patentansprüche:**

1. Verfahren zum Regeln der Fahrdynamik eines Fahrzeugs (250), bei dem eine Lenkbewegung nach Maßgabe einer Stellgröße (u) vorgenommen wird, die in Abhängigkeit einer Abweichung zwischen einem Sollwert ( $\dot{\psi}_M$ ) und einem erfassten Istwert ( $\dot{\psi}$ ) einer Fahrzustandsgröße ( $\dot{\psi}$ ) berechnet wird,  
**dadurch gekennzeichnet,**  
dass wenigstens ein Zugehörigkeitsgrad ( $\lambda_1, \lambda_2$ ) eines erfassten Wertes ( $\delta_{Drv}$ ) eines von einem Fahrer (210) eingestellten Lenkwinkels ( $\delta_{Drv}$ ) und/oder eines von dem Fahrer (210) eingestellten Lenkwinkelgradienten ( $\dot{\delta}_{Drv}$ ) zu einer vorgegebenen unscharfen Menge ermittelt wird, und ein Wert ( $\Delta\delta_{zus}$ ) der Stellgröße (u) in Abhängigkeit des Zugehörigkeitsgrades ( $\lambda_1, \lambda_2$ ) verändert wird.
2. Verfahren nach Anspruch 1  
**dadurch gekennzeichnet,**  
dass der Zugehörigkeitsgrad ( $\lambda_1$ ) des Wertes ( $\delta_{Drv}$ ) des von dem Fahrer (210) eingestellten Lenkwinkels ( $\delta_{Drv}$ ) zu einer Menge "kleiner" Lenkwinkel bestimmt wird.
3. Verfahren nach einem oder beiden der Ansprüche 1 und 2  
**dadurch gekennzeichnet,**  
dass der Zugehörigkeitsgrad ( $\lambda_2$ ) des von dem Fahrer (210) eingestellten Lenkwinkelgradienten ( $\dot{\delta}_{Drv}$ ) zu einer Menge "kleiner" Lenkwinkelgradienten bestimmt wird.
4. Verfahren nach einem oder mehreren der vorangegangenen Ansprüche  
**dadurch gekennzeichnet,**  
dass der Wert ( $\Delta\delta_{zus}$ ) der Stellgröße (u) in Abhängigkeit

- 23 -

eines erfassten Wertes einer Fahrzeuggeschwindigkeit ( $v_{veh}$ ) verändert wird.

5. Verfahren nach einem oder mehreren der vorangegangenen Ansprüche

**d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t,**

dass der Wert ( $\Delta\delta_{zus}$ ) der Stellgröße (u) in Abhängigkeit des Zugehörigkeitsgrades ( $\lambda_v$ ) des erfassten Wertes ( $v_{veh}$ ) der Fahrzeuggeschwindigkeit ( $v_{veh}$ ) zu einer Menge „mittlerer“ Geschwindigkeiten verändert wird.

6. Verfahren nach einem oder mehreren der vorangegangenen Ansprüche

**d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t,**

dass die Lenkbewegung unterdrückt wird, wenn der erfasste Wert ( $v_{veh}$ ) der Fahrzeuggeschwindigkeit ( $v_{veh}$ ) unterhalb eines ersten Grenzwertes ( $v_{low}$ ) oder oberhalb eines zweiten Grenzwerts ( $v_{high}$ ) liegt.

7. Vorrichtung zum Regeln der Fahrdynamik eines Fahrzeugs (250), mit einer Regeleinheit (260), die aufgrund der Abweichung eines erfassten Istwerts ( $\dot{\psi}$ ) einer Fahrzustandsgröße ( $\dot{\psi}$ ) von einem vorgegebenen Sollwert ( $\dot{\psi}_M$ ) eine Stellgröße (u) ermittelt, nach deren Maßgabe eine Lenkbewegung ausgeführt wird

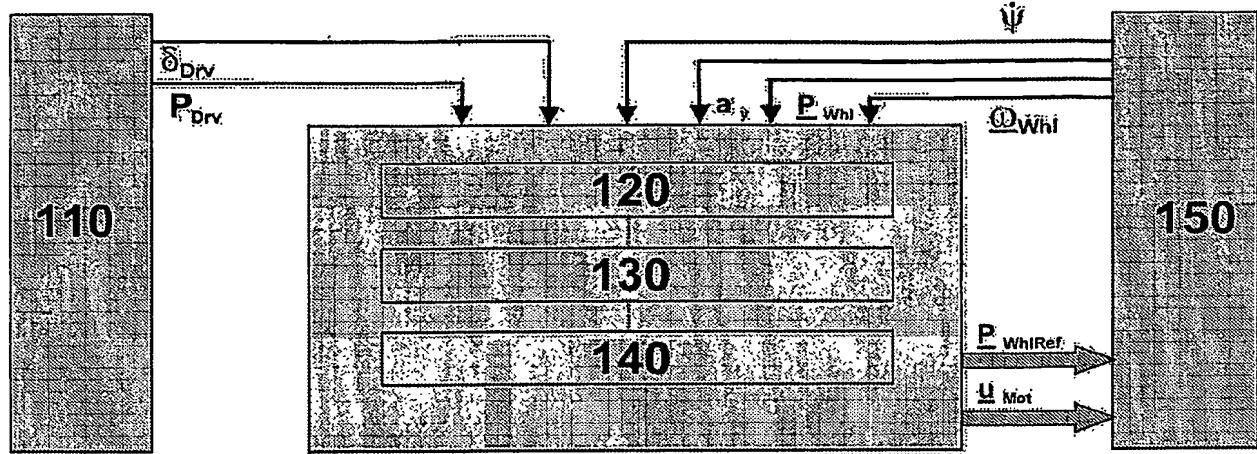
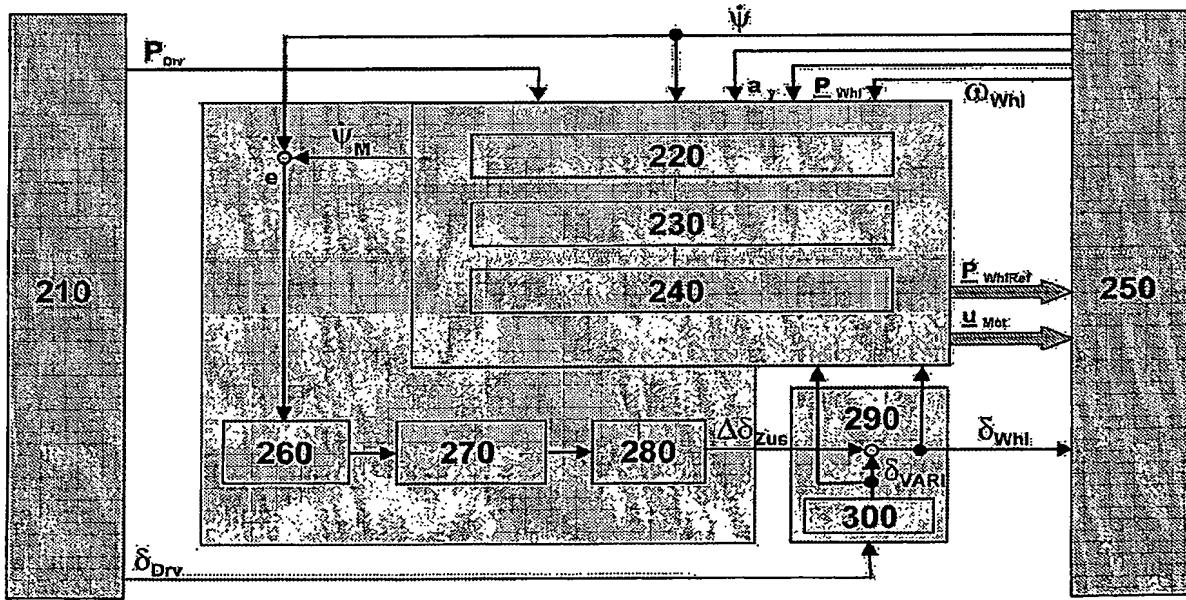
und mit

einer Fuzzy-Logikeinheit (280) zum Ermitteln des Zugehörigkeitsgrades ( $\lambda_1$ ) eines Wertes ( $\delta_{drv}$ ) eines von dem Fahrer (210) eingestellten Lenkwinkels ( $\delta_{drv}$ ) zu einer unscharfen Menge "kleiner" Lenkwinkel und eines Zugehörigkeitsgrades ( $\lambda_2$ ) eines von dem Fahrer eingestellten Lenkwinkelgradienten ( $\dot{\delta}_{drv}$ ) zu einer Menge "kleiner" Lenkwinkelgradienten und zum Verändern eines Wertes ( $\Delta\delta_{zus}$ ) der Stellgröße (u) anhand einer

- 24 -

Verknüpfung der Zugehörigkeitsgrade ( $\lambda_1$ ,  $\lambda_2$ ).

8. Vorrichtung nach Anspruch 7,  
**d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t,**  
dass eine Logikeinheit (270) zum Ermitteln eines  
Zugehörigkeitsgrades ( $\lambda_v$ ) eines erfassten Wertes ( $v_{veh}$ )  
eines Fahrzeuggeschwindigkeit ( $v_{veh}$ ) zu einer unscharfen  
Menge „mittlerer“ Geschwindigkeiten und zum Verändern  
des Wertes ( $\Delta\delta_{zus}$ ) der Stellgröße (u) in Abhängigkeit  
dieses Zugehörigkeitsgrades ( $\lambda_v$ ).

**Figuren:****Fig. 1 (Stand der Technik)****Fig. 2**

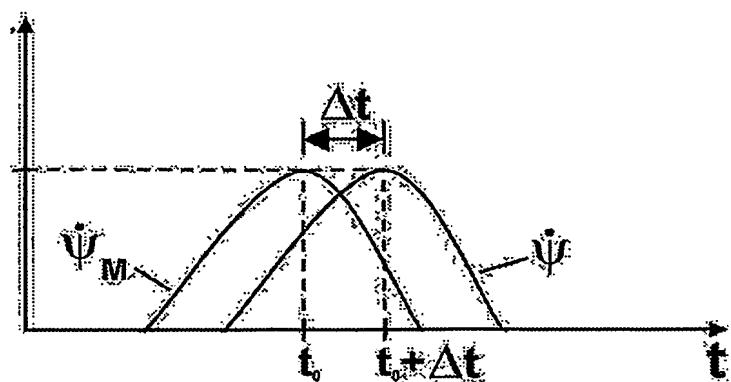


Fig. 3a

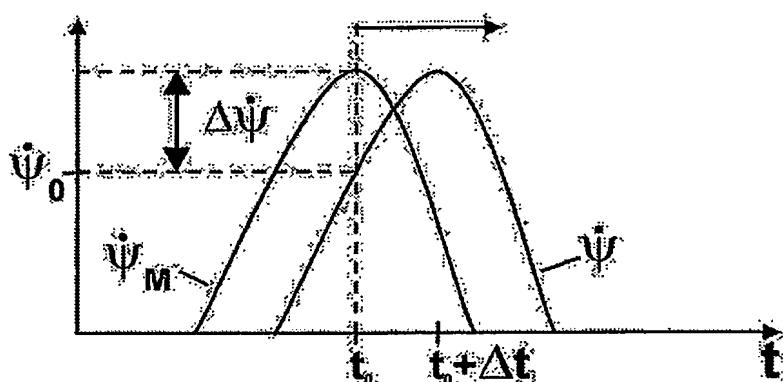


Fig. 3b

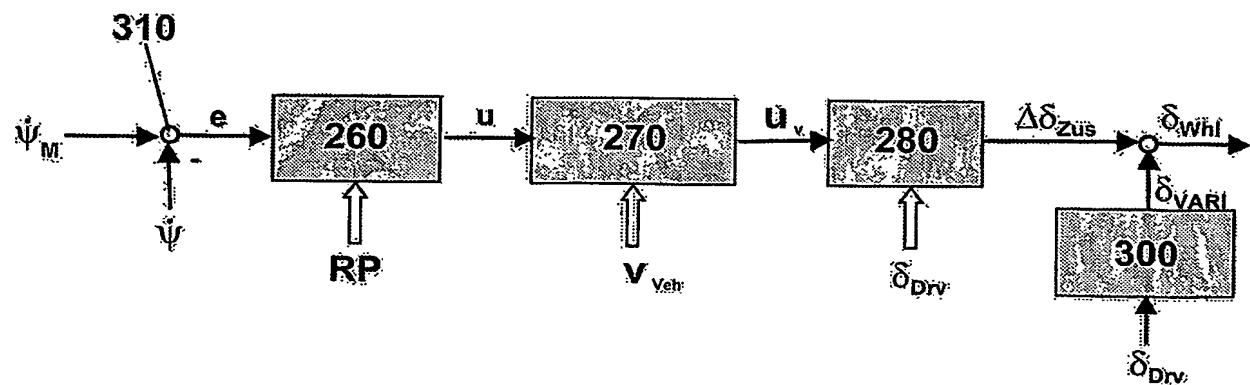


Fig. 4

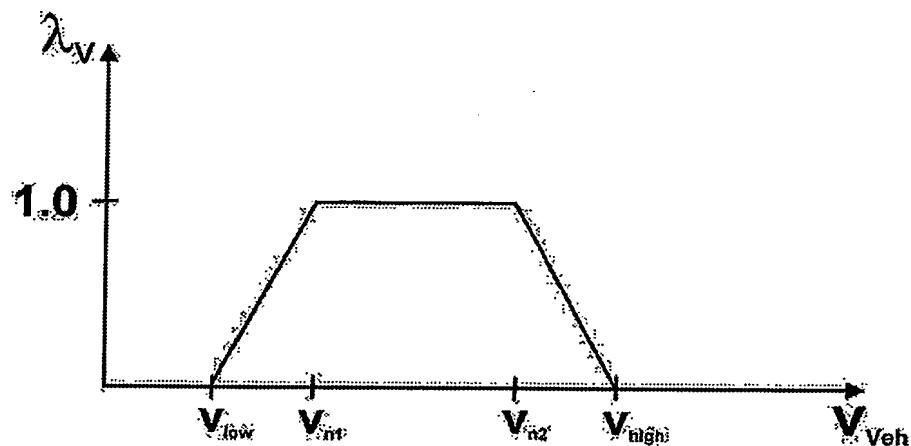


Fig. 5

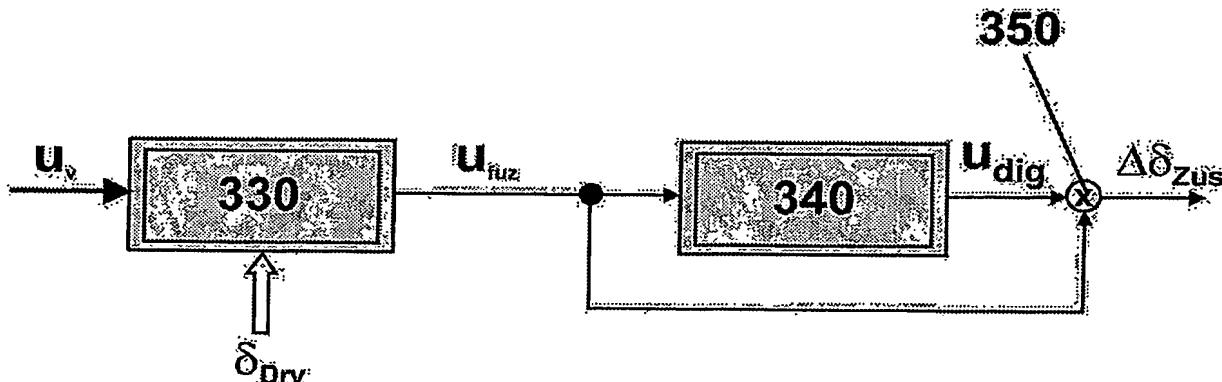


Fig. 6

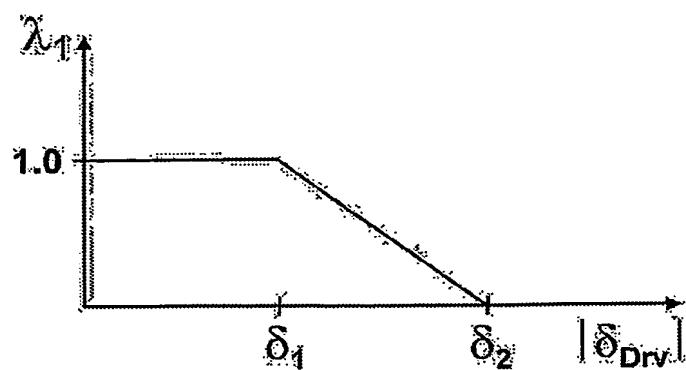


Fig. 7a

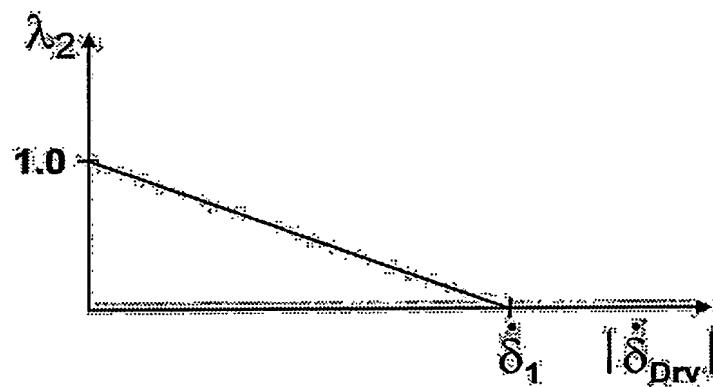


Fig. 7b

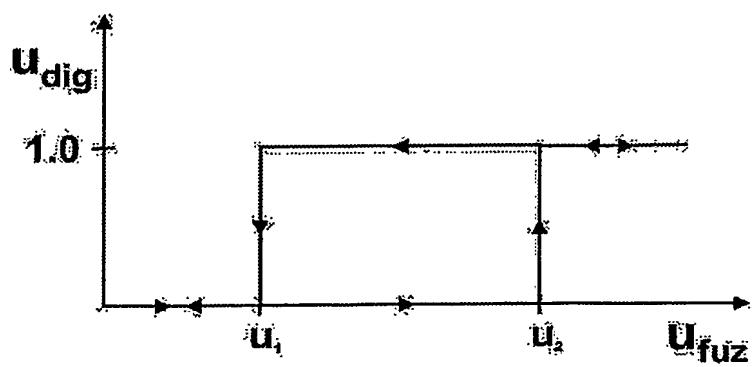


Fig. 8

# INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No

PCT/EP2004/052960

**A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER**  
**IPC 7 B62D6/00 B60T8/00**

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

**B. FIELDS SEARCHED**

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)  
**IPC 7 B62D B60T G05D**

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

**EPO-Internal, PAJ**

**C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT**

Category	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	DE 41 20 069 A1 (NISSAN MOTOR CO., LTD., YOKOHAMA, KANAGAWA, JP) 9 January 1992 (1992-01-09) abstract claims 1,2,5-10,18-26; figures 1-20 column 1, line 57 - column 2, line 34 column 3, line 14 - column 8, line 25 -----	1-5,7,8
X	DE 44 19 049 A1 (MITSUBISHI JIDOSHA KOGYO K.K., TOKIO/TOKYO, JP; MITSUBISHI JIDOSHA KOG) 22 December 1994 (1994-12-22)	1,3-5
A	abstract; claims 1-18; figures 1-16 column 1, line 3 - column 1, line 8 column 3, line 40 - column 3, line 49 column 4, line 52 - column 5, line 2 column 12, line 19 - column 17, line 23 column 17, line 51 - column 18, line 5 column 18, line 48 - column 21, line 22 -----	2,6-8

Further documents are listed in the continuation of box C.

Patent family members are listed in annex.

\* Special categories of cited documents :

- \*A\* document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- \*E\* earlier document but published on or after the international filing date
- \*L\* document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- \*O\* document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- \*P\* document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

\*T\* later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention

\*X\* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone

\*Y\* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art

\*&\* document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

7 February 2005

Date of mailing of the international search report

16/02/2005

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2  
NL - 2280 HV Rijswijk  
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl.  
Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Balázs, M

**INTERNATIONAL SEARCH REPORT**

Information on patent family members

International Application No

PCT/EP2004/052960

Patent document cited in search report	Publication date	Patent family member(s)		Publication date
DE 4120069	A1	09-01-1992	JP	2639179 B2
			JP	4050077 A
			US	5172785 A
DE 4419049	A1	22-12-1994	JP	3008730 B2
			JP	6340264 A
			JP	7010020 A
			US	5508919 A

# INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen  
PCT/EP2004/052960

**A. KLASIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES**  
IPK 7 B62D6/00 B60T8/00

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

**B. RECHERCHIERTE GEBIETE**

Recherchierte Mindestpräfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)

IPK 7 B62D B60T G05D

Recherchierte aber nicht zum Mindestpräfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der Internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal, PAJ

**C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN**

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	DE 41 20 069 A1 (NISSAN MOTOR CO., LTD., YOKOHAMA, KANAGAWA, JP) 9. Januar 1992 (1992-01-09) <b>Zusammenfassung</b> Ansprüche 1,2,5-10,18-26; Abbildungen 1-20 Spalte 1, Zeile 57 - Spalte 2, Zeile 34 Spalte 3, Zeile 14 - Spalte 8, Zeile 25 ----- -/-	1-5,7,8

Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen

Siehe Anhang Patentfamilie

- \* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :
- \*A\* Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist
- \*E\* älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmelde datum veröffentlicht worden ist
- \*L\* Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)
- \*O\* Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht
- \*P\* Veröffentlichung, die vor dem Internationalen Anmelde datum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

- \*T\* Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmelde datum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist
- \*X\* Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden
- \*Y\* Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist
- \*&\* Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der Internationalen Recherche	Absendedatum des Internationalen Recherchenberichts
7. Februar 2005	16/02/2005
Name und Postanschrift der Internationalen Recherchenbehörde Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2 NL - 2280 HV Rijswijk Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl, Fax: (+31-70) 340-3016	Bevollmächtigter Bediensteter Balázs, M

# INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

PCT/EP2004/052960

**C.(Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN**

Kategorie <sup>a</sup>	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	DE 44 19 049 A1 (MITSUBISHI JIDOSHA KOGYO K.K., TOKIO/TOKYO, JP; MITSUBISHI JIDOSHA KOG) 22. Dezember 1994 (1994-12-22)	1,3-5
A	Zusammenfassung; Ansprüche 1-18; Abbildungen 1-16 Spalte 1, Zeile 3 – Spalte 1, Zeile 8 Spalte 3, Zeile 40 – Spalte 3, Zeile 49 Spalte 4, Zeile 52 – Spalte 5, Zeile 2 Spalte 12, Zeile 19 – Spalte 17, Zeile 23 Spalte 17, Zeile 51 – Spalte 18, Zeile 5 Spalte 18, Zeile 48 – Spalte 21, Zeile 22 -----	2,6-8

**INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT**

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Internationales Aktenzeichen

DE/EP2004/052960

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung		Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
DE 4120069	A1	09-01-1992	JP 2639179 B2 JP 4050077 A US 5172785 A	06-08-1997 19-02-1992 22-12-1992
DE 4419049	A1	22-12-1994	JP 3008730 B2 JP 6340264 A JP 7010020 A US 5508919 A	14-02-2000 13-12-1994 13-01-1995 16-04-1996